

BIJLAGE E6_Biodiversiteit_Berekening impact stikstofemissie

Situering

Het dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebied situeert zich op 4,1 km ten westen van de inrichting en betreft het gebied: Bossen en heiden van zandig Vlaanderen: Oostelijk deel (BE2300005). Het dichtstbijzijnde VEN-gebied situeert zich op ca. 2,3 km ten westen van de inrichting en betreft het gebied: De Vallei van de Benedenleie.

Effecten op biodiversiteit kunnen optreden als gevolg van verstoring door middel van emissies naar lucht (verzurende en vermestende deposities).

Verzuring ontstaat als gevolg van verontreiniging van de lucht met de stoffen zwaveldioxide (SO₂), ammoniak (NH₃) en stikstofoxiden (NO_x). Deze gassen reageren met zuurstof en waterdamp tot onder andere salpeterzuur en zwavelzuur. Wanneer deze verbindingen na afzetting op de bodem of planten verzurend werken, spreekt men van verzurende depositie.

Vermesting ontstaat door verontreiniging van de lucht met ammoniak (NH₃) en stikstofoxiden (NO_x). Hierdoor komen meer voedingsstoffen voor de planten ter beschikking. Ze hebben een vermestende werking op de groeiplaatsen, waardoor kwalificerende habitattypen of leefgebieden van kwalificerende soorten in kwaliteit achteruitgaan en mogelijk zelfs verdwijnen. Zo is vergrassing en vervilting van soortenrijke graslanden of heidevegetaties een typisch gevolg van atmosferische stikstofdepositie, wat kan resulteren in het verdringen van bijzondere soorten en in een afname van de biodiversiteit.

Verzuring en vermesting spelen beide een belangrijke rol in de verstoring van ecosystemen. Zo verliezen bossen aan vitaliteit, vergrast heide, vermindert de diversiteit aan plant- en diersoorten, verzuren meren, worden visbestanden aangetast en raakt het grondwater verontreinigd (VMM, 2014). Inzake atmosferische deposities wordt rekening gehouden met het decreet over de programmatische aanpak stikstof (het Stikstofdecreet) dat werd goedgekeurd door de Vlaams Parlement op 24 januari 2024 en in werking is getreden op 23 februari 2024, de dag na publicatie in het Belgisch Staatsblad (22 februari 2024).

Voor toepassing van de beoordelingskaders dient de totale stikstofdepositie, vermeld in artikel 3, §1 , eerste lid, het geheel van de stikstofdepositie van al de gehele activiteit (desgevallend de IIOA¹), in de toets te worden betrokken. Hierbij dienen de verschillende emissiepunten in kaart te worden gebracht zowel voor de aanlegfase (werfverkeer, kranen, dumpers, e.d.) als de exploitatiefase (verkeer, stookinstallaties, e.d.).

Er worden in voorliggend project niet voorzien in een aanlegfase en worden er uitsluitend emissies in de exploitatiefase veroorzaakt. Er zijn evenwel geen stationaire bronnen met stikstofimpact op de omgeving en de nabij gelegen speciale beschermingszones.

¹ Ingedeelde inrichting of activiteit als vermeld in artikel 5.1.1, 8°, van het Decreet algemene bepalingen milieubeleid (DABM).

Stikstofemissie mobilit

Het aantal transportbewegingen in de exploitatiefase bedraagt:

Lichte voertuigen:

- Werknemers: 3 transporten/dag = 6 transportbewegingen/dag = 1.560 transportbewegingen/jaar
- Aanvoer metalen door klanten: 30 transporten/dag = 60 transportbewegingen/dag = 15.600 transportbewegingen/jaar
- Afvoer metaal naar groothandel: 2 transport/week = 4 transportbewegingen/week = 208 transportbewegingen/jaar
- Aanvoer containers metaal van ondernemingen: 2 transporten/week = 4 transportbewegingen/week = 208 transportbewegingen/jaar

Zware voertuigen:

- Afvoer metaal naar groothandel: 2 transporten/week = 4 transportbewegingen/week = 208 transportbewegingen/jaar
- Aanvoer containers metaal van ondernemingen: 1 transport/week = 2 transportbewegingen/week = 104 transportbewegingen/jaar

Hierbij werd rekening gehouden met 260 werkdagen/jaar en 52 weken/jaar.

Indien deze waarden worden afgetoetst aan de jaarlijkse voertuigbewegingen opgenomen in tabel 3 en 4 uit de VITO-studie 'Voertuigemissies en de minimis-normen: een analytische benadering voor wegverkeer' bij KDW = 6 en afstand = 2.000 meter, bedraagt de procentuele bijdragen tot de 1%-de minimis -drempel:

- van de lichte voertuigen: 0,19% ($17\,576 / 9.181.000 \times 100$)
- van de zware voertuigen: 0,025% ($312 / 1.248.000 \times 100$) en

De som van de fracties van lichte en zware voertuigen (0,19% en 0,025%) bedraagt 0,215 % en is dus beduidend lager dan 100%.

CONCLUSIE

Op basis van bovenstaande benadering kan er geconcludeerd worden dat de impactscore van het project lager is dan 1% en een verdere passende beoordeling voor wat betreft de effecten van stikstofdepositie via lucht niet nodig is.

Dergelijke lage waarden worden gezien als niet betekenisvol, omdat hierbij wordt uitgesloten dat de natuurlijke kenmerken van dat gebied als geheel in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied worden aangetast. Verzekerd blijft dat de doelstellingen van de PAS worden gerealiseerd.

Dergelijk geringe depositiebijdrage zal de neerwaartse trend, die de overschrijding van de kritische depositiewaarden zal terugdringen, niet hypothekeren. Hierdoor kan het worden uitgesloten dat in gevolge het voorgenomen project een afname van de kwaliteit van de actueel aanwezige natuur zal optreden. Er kan dus gesteld worden dat voor beide gebiedstypes de IIOA geen negatief effect zal hebben.